

Lamborghini

ИСТОРИЯ
ЛЕГЕНДАРНОГО
ПРОИЗВОДИТЕЛЯ



БОМБОРА
ИЗДАТЕЛЬСТВО

Москва

УДК 629.371(450)

ББК 39.335.6

В37

Во внутреннем оформлении использованы фотографии:

Art Konovalov, Dong Iiu, Ethan Yetman, FernandoV, Frederic Legrand — COMEO, Gabriel Nica, Gustavo Fadel, Josh Bryan, Just dance, Karol Sereewis, Maksim Toome, Martin S Photography, Mike Mareen, Miro Vriik Photography, PuccaPhotography, S.Borisov, S.Candide, Sport car hub, STR Gallery, Tobias Ruh, Vaidotas Grybauskas, VanderWolf Images, Zoran Karapancev / Shutterstock / FOTODOM

Используется по лицензии от Shutterstock / FOTODOM;

Newscom, Roland Witschel, Daniel Karmann, Uli Deck, Brian Teo / Legion-media;

© Francesco Reggiani / LiveMedia / LiveMedia / Sipa USA / Legion-media;

Piero Cruciatti / Sipa USA / Legion-media;

Album / National Motor Museum/ Heritage Images / Legion-media;

Andia, culture-images GmbH, Goddard Archive, Goddard Automotive, John Heseltine, Joshua Claro, Live Media Publishing Group, Malcolm Haines, Mariusz Burcz, Martyn Goddard, Massimiliano Donati, Matthew Richardson, Motoring Picture Library, Roman Belogorodov, TCD/Prod.DB, The Picture Art

Collection, Tom Wood, VDWI Automotive / Alamy / Legion-media;

Sutton Motorsports / ZUMA Press / Alamy / Legion-media;

National Motor Museum / Album / Alamy / Legion-media;

United Archives, Thomas Zimmermann, Horst Galuschka, Martin Vogt, HochZwei/Brucke, Eibner, Jan Huebner, China Foto Press, Beautiful Sports International / Album / Imago-images / Legion-media

Вершинин, Максим Владимирович.

В37 Lamborghini. История легендарного производителя / Максим Вершинин. — Москва : Эксмо, 2026. — 288 с. : ил. — (Культовые автомобильные марки).

ISBN 978-5-04-242067-2

Книга рассказывает историю Lamborghini — одного из самых узнаваемых производителей суперкаров в мире, марки, которая уже более 60 лет остаётся символом исключительности и бескомпромиссного дизайна.

Издание раскрывает путь бренда от знаменитого спора Ферруччо Ламборгини с Энцо Феррари, после которого родилась компания, до современных гиперкаров.

На страницах книги представлены легендарные модели: революционная Miura 1960-х, футуристичный Countach 1980-х, культовый Diablo 1990-х и Revuelto наших дней.

Каждая из них рассматривается как значимое событие в истории автомобильного дизайна и инженерии. Издание сопровождается яркими иллюстрациями и комментариями об истории марки и её ключевых моделей.

УДК 629.371(450)

ББК 39.335.6

ISBN 978-5-04-242067-2

© Вершинин М. В., текст, 2026

© Оформление. ООО «Издательство «Эксмо», 2026



ОГЛАВЛЕНИЕ

Предисловие	7
Глава 1. Инженер из семьи фермеров	9
Глава 2. Становление Lamborghini	17
Глава 3. Lamborghini 350 GT: первый автомобиль . .	29
Глава 4. Lamborghini Miura: рождение суперкара . .	49
Глава 5. Lamborghini Countach: клиновидная легенда	75
Глава 6. Lamborghini LM002: «Рэмбо-Ламбо»	127
Глава 7. Lamborghini Diablo: дьявольски быстрый . . .	137
Глава 8. Lamborghini Murcielago: первый «бык» эпохи Audi	173
Глава 9. Lamborghini Gallardo: «бэби-Ламбо»	191
Глава 10. Lamborghini Aventador: новый V12	217
Глава 11. Lamborghini Huracan: преемник бестселлера	239
Глава 12. Lamborghini Urus: первый кроссовер бренда	257
Глава 13. Lamborghini Revuelto: серийный супергибрид	267
Глава 14. Lamborghini Temerario: возвращение V8 . . .	279
Послесловие	287



ПРЕДИСЛОВИЕ

Ферруччо Ламборгини — один из самых известных итальянских промышленников XX века и основатель автомобильной компании Automobili Lamborghini. Его имя стало символом роскошных суперкаров, но путь к этому был необычным: Ламборгини начинал не как автомобильный конструктор, а как производитель тракторов. Его история — пример того, как инженерный талант, предпринимательская хватка и личные амбиции могут создать одну из самых легендарных марок в истории автомобилестроения. Основанная Ферруччо компания никогда не была лидером мирового автопрома по объему производства или созданию инноваций, но заняла свое место в пантеоне автомобильных легенд за счет неповторимого характера моделей — безошибочно узнаваемый брутальный дизайн, мощный двигатель и неизменная на протяжении всей истории Automobili Lamborghini связь с корридой как минимум на уровне названий машин.



ИНЖЕНЕР ИЗ СЕМЬИ ФЕРМЕРОВ





ГЛАВА 1

Будущий создатель суперкаров родился 28 апреля 1916 года в Ренаццо-ди-Ченто, в провинции Феррара, в регионе Эмилия-Романья на севере Италии, в фермерской семье Антонио Ламборгини и Эвелины Говони. Родители Ферруччо были виноградарями, так что с детства мальчик был окружен техникой — несмотря на то, что Ферруччо с ранних лет помогал отцу и матери по хозяйству, его куда сильнее интересовала сельхозтехника, чем поля, виноградные лозы и виноделие.

Антонио поддерживал интересы сына, организовав ему небольшую мастерскую на ферме, где Ферруччо проводил все свободное время, экспериментируя с механизмами. Инженерные изыскания юного Ламборгини не всегда были безопасными, и однажды он едва не устроил пожар, но на поддержке интересов мальчика со стороны родителей это никак не сказалось. Антонио и Эвелина помогли сыну получить то образование, которое интересовало Ферруччо. Будучи простыми фермерами, родители не хотели, чтобы их сын продолжал тяжелый крестьянский труд, и надеялись, что техническое образование даст ему более перспективную профессию в промышленности или сельскохозяйственном машиностроении, тем более что все задатки талантливого инженера у мальчика были.

После начальной школы Ламборгини поступил в технический институт братьев Антонио и Джузеппе Таддиа близ Болоньи, который занимает огромное место в истории итальянской промышленности. Провинции Феррара, Модена и Болонья на протяжении сотен лет делали ставку на сельское хозяйство, а в послевоенный период стали активно развивать промышленность, состоящую из малых и средних предприятий, а также разнообразных ремес-



Вверху

Ферруччо
Ламборгини
со спорткаром
Lamborghini
Jarama
и трактором
Lamborghini

ленных и коммерческих компаний, что коренным образом изменило социально-экономический ландшафт региона.

Институт Таддиа играл в этом проекте ведущую роль, будучи движущей силой для появления квалифицированных специалистов для местных компаний и развития культуры предпринимательства. Одним из самых известных выпускников стал Ферруччо Ламборгини, который изучал механику и инженерное дело и уже в студенческие годы отличался практическим мышлением: юношу больше интересовали реальные проекты, а не теоретические изыскания. Правда, речи о разработке спорткаров не шло, поскольку в то время Ламборгини занимался сельскохозяйственной техникой, имевшей куда больший потенциал.

После окончания технического института «Фрателли Таддиа» в 1934 году Ферруччо Ламборгини перепробовал себя в разных амплуа, которые позволили ему развить свои навыки и применить полученный в годы учебы опыт на практике. В Болонье Ферруччо работал механиком в местном автосервисе, ремонтируя автомобили, мотоциклы и сельхозтехнику, что позволило в реальных условиях набраться опыта в поиске и устранении неисправностей.

Ламборгини, продолжая семейное дело, попробовал себя на производстве сельскохозяйственного оборудования и первых тракторов недалеко от родного города, где зани-

мался обслуживанием и модификацией техники для местных фермеров. Параллельно с этим молодой специалист охотно занимался и автомобильными двигателями, настраивая и дорабатывая моторы по заказу частных клиентов, что позволило отточить мастерство работы в условиях ограниченных ресурсов, а заодно дало возможность развить инженерную фантазию, решая интересные практические задачи. Но затем пришлось сменить комбинезон механика на военную форму.

Летом 1940 года фашистская Италия вступила во Вторую мировую войну на стороне стран Оси, так что Ферруччо Ламборгини был призван в армию. Прямого участия в боевых действиях итальянец не принимал, потому что, будучи механиком и техником Королевских ВВС Италии, Ламборгини в основном занимался обслуживанием наземной техники, грузовиков, двигателей и авиационного вспомогательного оборудования в итальянском гарнизоне в 50-м смешанном моторизованном подразделении на военной базе на Родосе в итальянских Додеканесах.

Военные годы стали для Ферруччо важной школой инженерного мастерства — служба в армии позволила получить обширный практический опыт ремонта изношенных двигателей и механизмов, а работая в условиях нехватки запчастей, Ламборгини научился находить нестандартные решения и создавать детали из того, что было под рукой. Эти навыки оказались бесценными в послевоенные годы, когда Ферруччо Ламборгини начал осваиваться в мирной жизни.

В июле 1943 года Италия свергла режим Бенито Муссолини, а в начале сентября заключила с союзниками Кассибильское перемирие, которое послужило толчком к немецкой операции «Ахсе» по насильственному разоружению итальянских вооруженных сил, чтобы не дать им возможность сражаться против своих бывших союзников Австрии и Германии, как это было в 1915 году. В битве при Родосе большинство итальянских солдат бежало, но около 30 000 итальянцев было захвачено в плен.

Ламборгини, который смог остаться на свободе, затем, выдавая себя за гражданского специалиста, вернулся на свое прежнее место службы уже в качестве вольного рабочего.

Сначала он выполнял различные заказы, а затем, получив разрешение немецких войск, открыл небольшую автомастерскую. Ситуация поменялась в конце Второй мировой войны, когда Родос перешел под контроль британцев, — Ламборгини был арестован как коллаборационист, так что в Италию Ферруччо смог вернуться только в 1946 году, когда после нескольких месяцев в плену все обвинения союзников был сняты. Но и в плену итальянец продолжал работать механиком, набираясь опыта и поддерживая свои навыки, которые пригодились в мирной жизни.

На родину Ламборгини вернулся не один. Во время службы на Родосе Ферруччо познакомился с уроженкой Феррары Клелией Монти, которая и стала его первой женой — свадьбу сыграли в церкви Санта-Мария-ин-Вадо в Ферраре, а уже 13 октября 1947 года у пары родился первенец. Мальчика назвали Антонио (Тонино), но семейное счастье было недолгим, поскольку супруга Ферруччо умерла во время родов, оставив Ферруччо вдовцом с новорожденным ребенком. Несмотря на то, что брак длился очень недолго, именно от Клелии пошла «семейная линия» Ламборгини: Тонино стал наследником фамилии и создал бренд Tonino Lamborghini, но главное — он подарил Ферруччо внуку, Элеттру Ламборгини.

В 1948 году Ламборгини познакомился с Аннитой Боргатти, 24-летней учительницей и дочерью владельцев отеля «Альберго Фонтана» в Ченто, которая стала его второй женой. Девушка взяла на себя заботу о маленьком Тонино и помогала мужу в бизнесе, занимаясь бухгалтерией и делами фирмы более тридцати лет.

Детей в этом браке не родилось, со временем отношения разладились, и союз Ферруччо и Анниты закончился разводом, но нельзя не отметить роль Боргатти в становлении Ламборгини как бизнесмена, поскольку девушка внесла огромный вклад в компанию, которая со временем стала известным на весь мир брендом, который занимался бухгалтерским учетом и управлением персоналом.

В 1974 году Ферруччо женился на Марии-Терезе Кане, которая родила Ламборгини дочь. Патриция Ламборгини

появилась на свет, когда ее отцу было 58 лет, став наследницей построенной империи. К тому времени Ферруччо уже был одним из крупнейших бизнесменов и промышленников в Италии, но это случилось далеко не сразу, и путь к успеху простым не был.

После Второй мировой войны, вернувшись в родной регион Эмилия-Романья в 1946 году, итальянец обнаружил страну в состоянии экономического упадка: инфраструктура была разрушена, сельское хозяйство нуждалось в восстановлении, а фермеры испытывали острую нехватку современной техники. Ферруччо увидел в этом не только острую проблему, но и большие возможности.

Ламборгини открыл небольшую мастерскую в Пьеве-ди-Ченто, недалеко от своего родного города Ренаццо, где ремонтировал автомобили, а затем начал переоборудовать списанные военные грузовики и прочее армейское оборудование в сельскохозяйственную технику. В послевоенной Италии оставалось большое количество списанной военной техники — грузовиков, двигателей, трансмиссий и других компонентов, которые правительство национального единства Италии, сформированное после Второй мировой войны, оставило в ведении нового органа ARAR. Его задачей стала продажа товаров и военной техники, конфискованных у противника, или военных излишков, оставленных союзной армией.

Ферруччо, обладая инженерным опытом и практическим мышлением, увидел в этом большой потенциал и стал использовать эти детали для создания сельскохозяйственных машин. По легенде, эта идея пришла ему в голову во время медового месяца, который он прервал, чтобы воплотить свой замысел в жизнь. Используя двигатели, коробки передач и дифференциалы от грузовиков и военной техники из центров ARAR, инженер превращал их в столь важные для восстановления послевоенной экономики тракторы — неказистые, но эффективные. В 1948 году в Ченто была основана компания Lamborghini Trattori, специализирующаяся на разработке и производстве сельскохозяйственной техники.



СТАНОВЛЕНИЕ LAMBORGHINI





ГЛАВА 2

Первый трактор новой компании был представлен публике 2 февраля 1948 года: вложив два миллиона лир в новое предприятие, имея всего трех сотрудников в *Lamborghini Trattori*, Ферруччо Ламборгини выпустил *Lamborghini Carioca*. Трактор представлял собой сборную солянку из агрегатов, доступных в послевоенной стране, а главной его особенностью стал двигатель *Morris*, оснащенный инновационной системой распыления топлива, — британский мотор, доработанный итальянским инженером, использовал бензин только для запуска, а затем агрегат переходил на более дешевое и более распространенное дизельное топливо.

Простые и недорогие тракторы быстро снискали популярность — поначалу *Lamborghini Trattori* собирала по одному экземпляру *Carioca* еженедельно, но спрос со стороны итальянских фермеров позволил в течение пары лет нарастить объемы производства до 200 тракторов в год, а штат компании увеличить до 30 человек. В 1951 году свет увидел *Lamborghini L33*, ставший первым серийным трактором, полностью (за исключением двигателя) разработанным компанией Ферруччо Ламборгини. Новый трактор заменил примитивную модель, созданную фактически из остатков запчастей военной техники, став качественным скачком в развитии предприятия.

Рыночные условия также благоволили *Lamborghini Trattori*: 25 июля 1952 года в Италии вступил в силу так называемый «закон Фанфани», получивший свое имя в честь министра сельского хозяйства страны Аминторе Фанфани, который запустил программу льготного кредитования для фермеров. Государственные субси-



Вверху
Трактор
Lamborghini 2R

дии в размере 125 миллиардов лир позволили обеспечить кредиты с низкой процентной ставкой всего в 3% на пять лет на покупку сельскохозяйственной техники, но исключительно итальянского производства. Решение политиков позволило разом убить двух зайцев.

Мелкие землевладельцы и крестьяне, переходящие от ручного труда или долевого земледелия к работе с техникой, получили возможность купить надежные и простые в обслуживании тракторы, позволяющие фермерам самостоятельно заниматься ремонтом, а Lamborghini Trattori за счет спроса на их продукцию стала ведущим производителем сельхозтехники в стране. В первую пятилетку 50-х годов компания Ферруччо выросла из небольшого предприятия в промышленного гиганта, который стал выпускать тысячи тракторов ежегодно и смог активно расширять модельную линейку за счет новых моделей разных классов.

Уже с 1952 года тракторы Lamborghini Trattori стали оснащаться двух-, трех- и четырехцилиндровыми дизельными двигателями, разработанными и произведенными самим Ламборгини, в 1954-м Lamborghini стала первым производителем тракторов, внедрившим в свою технику

непосредственный впрыск топлива и воздушное охлаждение двигателя, а в 1955 году компания Ферруччо представила свой первый гусеничный трактор. Спрос на технику был достаточно велик и стабилен, чтобы в 1956 году Lamborghini Trattori смогла открыть новый завод, а еще через год выпустить на рынок компактный сельскохозяйственный трактор Lamborghinetta и занять еще одну нишу на рынке. Бизнес Ферруччо развивался и приносил ему все больше прибыли, но Ламборгини не собирався почитать на лаврах.

В 1959 году промышленник отправился в Соединенные Штаты Америки, где посетил несколько заводов, производящих горелки для котлов. Учитывая быстро развивающуюся итальянскую промышленность и колоссальный рост объемов строительства, Ферруччо понял, что горелки, как центральный элемент систем отопления, вскоре заменят угольные котлы, поэтому он решил войти в этот бизнес.

Вернувшись в Италию, Ламборгини в течение года в Пьеве-ди-Ченто основал новую компанию Lamborghini Bruciatori Condizionatori, которая в 1961 году начала производство масляных горелок и кондиционеров, быстро завоевавших рынок благодаря высокому техническому качеству и очень конкурентоспособной цене. Бизнес-стратегия Ферруччо по достижению быстрых рыночных успехов заключалась в том, что он сначала выявлял основных конкурентов, определял их ключевые продукты, а затем перекупал самых значимых сотрудников, предлагая им гораздо более высокую заработную плату, чем их прежний работодатель. В 1970 году Lamborghini Bruciatori Condizionatori превратилась в Lamborghini Calor и переехала из Пьеве-ди-Ченто на более современный завод в Доссо-ди-Феррара, а в 2002 году Lamborghini Calor была приобретена группой Ferrolì.

Ферруччо Ламборгини в 1969 году получил итальянский орден «За заслуги в труде» и звание Кавалера труда — высшую государственную награду для предпринимателей Италии. Промышленника отметили за его вклад в восстановление послевоенной экономики (тракторы Lamborghini Trattori создали тысячи рабочих мест) и развитие промышлен-

ленности в отсталых регионах Эмилии-Романьи, а также более двадцати лет добросовестного труда на благо страны. Но национальное признание не стало для Ламборгини и его бизнеса защитой от экономических проблем.

В 1970-х годах компании Ферруччо начали испытывать финансовые трудности: в 1971-м Lamborghini Trattori, около половины своей продукции поставлявшая на экспорт, столкнулась с проблемами, когда ее южноафриканский импортер отменил все заказы, а новое военное правительство Боливии, пришедшее к власти после успешного государственного переворота, аннулировало крупный заказ на итальянские тракторы, которые в Генуе уже были готовы к отправке в Южную Америку. В итоге компания оказалась в сложной финансовой ситуации, поскольку продукция оставалась нераспроданной, а уволить сотрудников не позволяли профсоюзы.

В 1973 году бизнесмен продал Lamborghini Trattori итальянскому производителю сельхозтехники S.A.M.E., который после приобретения в 1979 году швейцарской марки Hurlimann Traktoren сменил название на Gruppo SLH (SAME+Lamborghini+Hurlimann) и стал вторым по величине производителем тракторов в Италии и ведущим производителем в мировом масштабе.

В 1995 году компания Gruppo SLH приобрела подразделение сельскохозяйственной техники компании Klockner-Humboldt-Deutz, в результате чего образовалась группа SAME Deutz-Fahr, так что более полувека тракторы Lamborghini, которые по-прежнему выпускаются, уже не имеют отношения к Ферруччо Ламборгини — с 2023 года это лишь линейка тракторов немецкой марки Deutz-Fahr. Сам итальянец в 1969 году в городе Фуно-ди-Арджелато основал компанию Lamborghini Oleodinamica по производству гидравлического оборудования — в 2005 году его сын Тонино закрыл этот бизнес, а отреставрированные цеха с 2014 года стали площадкой для музея Ферруччо Ламборгини.

Предпринимательский дух Ферруччо, казалось, не знал границ — в какой-то момент Ламборгини задумал производство вертолетов, которое так и не стало реальностью,